

# Återupptäckten av Sveriges landsbygd

– Utbyggnaden av kollektivtrafiken i Läckeby, Småland

*Jonatan Wahledow*



## **Återupptäckten av Sveriges landsbygd - Utbyggnaden av kollektivtrafiken i Läckeby, Småland**

The rediscovery of Sweden's countryside - the expansion of the public transport in Läckeby, Småland

*Jonatan Wahledow*

**Handledare:** Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Bitr handledare:** Åsa Bensch, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Mats Gyllin, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi.

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Kurstitel:** Examensarbete i landskapsarkitektur för landskapsingenjörer

**Kurskod:** EX0793

**Program:** Landskapsingenjörsprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2018

**Omslagsbild:** Jonatan Wahledow

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Landsbygdsutveckling, kollektivtrafik, Läckeby, Kalmar, Krösatåg, exploatering, förtätning, utarmning

## Förord

Landsbygden. Den är omdebatterad i mångt och mycket. Ska den bevaras? Ska den låtas vara? Denna uppsats är något jag funderat på under hela min studietid på SLU Alnarp. Det jag visste var att den skulle handla om landsbygden och dess utveckling. Detta på grund av att jag tycker att den faller i glömska ganska ofta under min utbildning. Under lång tid visste jag inte riktigt vad den mer skulle handla om än just landsbygdsutveckling. Med lite hjälp från vänner, kurskamrater och min handledare kom arbetet igång. Jag fokuserar på min hembygd, Läckeby utanför Kalmar i Småland. En ort som mår bra men som ser byns centrala delar förbli orörd och oanvänd sedan många år tillbaka. Detta på grund av brist av upprustning. I kombination med detta så finns en gemensam längtan efter en snabb pendlingsmöjlighet in till stan. Detta skapar för invånarna i Läckeby och orter likt den i övriga Sverige känslor av att landsbygden glöms eller prioriteras bort. Jag tog dessa saker i beaktning och väljer att gestalta om denna yta inklusive addera en tågstation till byns mitt. Utöver det så ska landsbygden i stort, både i världen och i Sverige, och dess framtida öde också tas i beaktning.

## Tack

Jag vill rikta ett stort tack till mina handledare Anna Peterson och till Åsa Bensch för ett stort stöd i mitt genomförande och uppbyggande av denna uppsats. Utan er hade jag förmodligen förlorat mig själv i den alltför stora värld som är landsbygdsutveckling. Ett stort tack även till Läckeby och dess invånare, dels alla bybor som jag har intervjuat men även andra i bygden som har involverat sig i detta arbete. Ni har med positiva ögon gett mig feedback för att jag skulle kunna färdigställa detta arbete. Till sist också tack till min flickvän, familj och vänner som bistått med peppande ord och support genom hela processen.

# Innehållsförteckning

Förord.....	s.3
1. Introduktion.....	s.5
1.1 Inledning.....	s.5
1.2 Bakgrund.....	s.5
1.3 Mål & syfte.....	s.6
1.4 Metod & Material.....	s.7
1.5 Avgränsningar.....	s.7
2. Litteraturstudie.....	s.8
2.1 Urbaniseringen och förtätningens påverkan på Sveriges och världens städer.....	s.8
2.2 Förtätningen och urbaniseringens påverkan på odlingslandskapet.....	s.9
2.3 Urbaniseringens påverkan på landsbygden.....	s.10
2.4 Naturliga sambandet mellan stad och land.....	s.10
3. Intervjustudie.....	s.11
3.1 Enkät.....	s.12
3.2 Östra och västra sidorna om tågbanan.....	s.15
3.3 Läckeby torg.....	s.17
3.4 Stationen.....	s.19
3.5 Analys.....	s.20
4. Gestaltungsförslag.....	s.21
4.1 Skötsel.....	s.22
4.2 Pictorial meadows.....	s.23
5. Avslutning.....	s.28
5.1 Diskussion.....	s.28
5.2 Slutsatser.....	s.32
5.3 Referenser.....	s.32
6. Bilagor.....	s.35

## 1. Introduktion

### 1.1 Inledning

Sveriges landsbygd utarmas då färre och färre väljer att bo där. Samtidigt förtätas våra städer så till den grad att många grönområden får stryka på foten till förmån för nya husbyggnationer. Är detta ett problem eller är det bara en naturlig konsekvens av svenskens leverne som inte kommer påverka oss nämnvärt i framtiden? Är det oviktigt med en levande landsbygd? Eller är det viktigt med en landsbygd som attraherar en del av vår befolkning framför stadslivet? Mycket pekar på att livet på landet kontra stadslivet har mycket kvalitéer som vi naturligt under generationer har glömt bort är viktiga för oss. Jag tror att hela vårt samhället påverkas av svenskarnas bo eller inte bo på landsbygden. Jag vill med detta arbete påvisa att om små förändringar görs och lite mer av regeringens budget delges Sveriges landsbygd och utvecklingen av den så har vi mycket vunnet för framtidens generationer.

### 1.2 Bakgrund/problembeskrivning

I västvärlden idag ser vi tydligt hur städer förtätas i allt större utsträckning (Gargiulo, Tulisi & Zucaro 2016). Människor väljer i större utsträckning staden framför landsbygden (Amcoff 2008). Bland dessa finner vi dels människor som flyttar från landsbygden men också nyanlända svenskar, nyfödda och så vidare. Alltså, i både Sverige och internationellt så ser vi dessa tendenser. Vi blir fler och fler människor på jorden och många vill bosätta sig inne i städerna. Detta kan medföra allvarliga problem för framtiden. Om vi till att börja med ser problemet ur en stadsbos perspektiv. Förtätning medför att stadens viktiga grönområden, exempelvis parker blir färre (Gargiulo, Tulisi & Zucaro 2016). Vi får i och med det mindre plats för träd som vi vet är en bidragande faktor för den biologiska mångfalden inne i staden (Gunnarsson, Knez & Hedblom 2017) samt bidrar med många andra fördelar för människor som bor i staden såsom vattendränning vid stora regnmängder, skugga, psykiskt god hälsa med mera (Rosenow & Yager 2007). Det medför i längden att våra städer blir mindre attraktiva att bo i då mycket forskning visar att psykisk ohälsa har ett samband med om man vistas för lite i naturområden som parker, rekreatiomsområden med mera (Dzhambov, Hartig, Markevych, Tilov & Dimitrova 2018). Sett ifrån landsbygdens perspektiv så finns det många aspekter att ta i beaktande. Om vi vill ha en fungerande landsbygd som ska kunna leva och bidra till Sverige för framtiden så måste vi börja lyssna mer på de som bor där. Siffror visar på att allt fler väljer bort landsbygden för stan (SCB, 2015). Jag vill ta reda på varför det är så att de som väljer att bo kvar i mindre samhällen gör det. Jag exemplifierar platsen där jag kommer ifrån, byn Läckeby på cirka 850 invånare som ligger 1,5 mil norr om Kalmar. Kalmar i sin tur är en stad där vi ser hur grönområden försvinner sakta men säkert till förmån för nybyggnation (Kalmar kommun 2017). Denna förtätning skapar i längden också klasskillnader för till största del är det dyra hyreslägenheter som byggs, och i de fall det byggs bostadsrätter ser vi i attraktiva stadsdelar hur huspriserna stiger i snabb takt. Pendlingsavståndet mellan Läckeby och Kalmar är inte mer än 15 kilometer. Något som är intressant är att det inte är längre dem emellan än vad attraktiva delar utanför Stockholm som västra delen av Bromma eller Hässelby ligger från Stockholms innerstad. Varför ses landsbygden som en så frånvarande plats när den i många fall egentligen ligger alldeles i närheten av staden? Behöver vi kanske göra landsbygdens småorter mer sammanbundna med staden för att de ska kännas attraktiva för oss? Är det ett problem kopplat till kollektivtrafiken? En undersökning har gjorts angående reslängd och restid för Stockholms stad säger: "Genomsnittlig reslängd och restid för resor till arbete är 15 km respektive 36 minuter. För tjänsteresor är det 35 km respektive 67 minuter, för resor till skola/studier 16 km respektive 44 minuter och för övriga resor 15 km respektive 31 minuter." (Trafikförvaltningen 2016). Genomsnittlig, det innebär att vissa har en resa

på ett par minuter, andra på över en timme. Med denna information ska vi också ta i beaktning att Stockholm är en mycket större stad med allt vad det innebär så en större acceptans för tid och avstånd finns självklart. Men jämför vi siffror som Stockholms med kommunikationen mellan Kalmar och Läckeby så är de inte längre mellan dem än svenskens genomsnittliga pendlingsavstånd. Skulle en förändring i kollektivtrafiken förändras till en effektivare, snabbare och mer hållbar mellan en liten ort som Läckeby och Kalmar göra någon skillnad för Läckebys fortsatta överlevnad? Idag finns en busslinje som binder Läckeby samman med Kalmar via Lindsdal, Krafslösa, Norrliden, Funkabo och fortsatt in längs Norra vägen till Kalmar Central. Denna linje fyller absolut ett syfte då den binder samman Läckeby med flera orter än bara Kalmar Central. Men om vi ser till den stora delen av Läckebys boende som bedriver stor del av vardagen inne i Kalmar så tror jag att en snabb och effektiv kollektivtrafik in till Kalmar och hem kan komma till stor nytta. Jag tror även att det skulle göra att fler kan tänka sig ett boende på en plats som Läckeby. Kan en satsning på kollektivtrafiken genom Krösatågen i en liten ort som Läckeby vara lösningen. Och kan Krösatågen sedan också medföra att fler får upp ögonen för orten, nya näringar och butiker etablerar sig osv? Summerat så finns det risker med att bara förtäta städer efter människans önskemål men **även** för att människorna på landsbygdens behov inte tillgodoses i samma utsträckning. Om deras åsikter hade tillgodosetts bättre så kanske vi hade minskat hastigheten och utbredningen av urbaniseringen. Varför inte tillgodoses de människor som potentiellt kan tänka sig att ett liv på landsbygden kan vara ett bättre alternativ än att bo i stan? Detta med att till att börja med anlägga en snabb och effektiv förbindelse mellan Läckeby och Kalmar. Ett alternativ som tåg är dessutom ett mer hållbart sätt att resa på till skillnad från bil och buss. Många skulle tjäna på det.

### 1.3 Mål & syfte

Med detta arbete så vill jag utforska problemet med utarmningen av landsbygden i stort. Hur det påverkar stad och land, vidare koncentrera det till kollektivtrafiken och hur möjligheterna ser ut för att förändra livet för människor bosatta på landsbygden. Detta genom att förändra kollektivtrafikens förutsättningar. Det primära målet med detta arbete är att reda ut frågan kring en tågstation i Läckeby. För det första om en sådan är efterfrågad. Om så är fallet, hur vill byborna då att den, inklusive dess omgivning ska utformas? Jag utgår ifrån att en Krösatågsstation ska byggas i Läckeby och vill i och med den också inkludera en ny gestaltning av omgivande ytor kring stationen. Gestaltningen grundas på bybornas åsikter men även efter mina kunskaper som landskapsingenjör. Detta för att dels för att göra platsen mer attraktiv än i dagens utgångsläge men också visa på med vad för medel det kan göras möjligt att anlägga en station för de tåg som sedan tidigare rullar i kommunen fast på andra orter, Krösatågen. En byggnation som också skulle skapa goda möjligheter för flera orter mellan Läckeby och Kalmar att inkluderas i denna nya tågbana. Jag vill även i detta arbete få ut information för att reda ut vad som skulle göra att människor kan tänka sig att bo kvar på landsbygden och i samhällen som Läckeby i framtiden, vilka orsaker som kan bidra till det. Jag kommer använda mig av informanter i form av Läckebybor och med hjälp av dem skapa mig en bild av vad som önskas anläggas på denna plats. Det är viktigt att veta hur befolkningen vill ha det under förutsättning att det byggs en tågstation och en nybyggnation av torget görs. Jag vill även ta upp det faktum att byggnationen av många utav Sveriges städer innebär en exploatering utav viktig jordbruksmark som vi går miste på till skillnad från om människor hade valt att flytta till redan etablerade områden på landsbygden. Utöver detta vill jag i detta arbete även belysa problematiken kring hur attraktiva orter blir beroende på om de har en god kollektivtrafik eller inte, bland annat genom prisnivåskillnaden på bostäder i stan kontra landet. Frågeställningar sammanfattningsvis: Hur påverkas Sveriges stad och landsbygd av utarmningen av landsbygden? Vad skulle kunna få människor att bo kvar på landsbygden i framtiden? Är en ny tågstation efterfrågad i Läckeby? Hur vill byborna isåfall att den ska utformas?



## 1.4 Metod & material

Litteraturstudien skrevs genom inhämtande av information från böcker och artiklar på internet. Det var första delen för att ta reda på hur landsbygden hade utvecklats till idag.

Jag tog sedan hjälp av informanter som bor i Läckaby, och utförde intervjuer med dem. Intervjustudien utgick ifrån ett antal bestämda frågor efter en enkät. Intervjuerna var dock inte strikt hållna till enkätfrågorna utan vad som helst som informanten ville ta upp diskuterades. Jag ville försöka vara omväxlande i mina val av informanter, människor som hade bott i Läckaby både en längre och en kortare tid. Jag ville även för att få så många olika infallsvinklar på det som möjligt försöka sprida åldern på mina intervjuobjekt samt i vilken fas i livet de är, om de har barn som bor hemma eller inte, om arbete eller annan fritidsaktivitet skedde utanför eller i Läckaby med mera. Jag byggde upp semistrukturerade intervjuer som byggde på förberedda frågor i en färdigställd enkät. Jag intervjuade x antal personer som bodde i byn. Jag använde mig av ”snöbollsmetoden” vilket innebär att jag frågade mina föräldrar om de känner någon lämplig person att intervjua, de skickade i sin tur frågan vidare och på så sätt sattes en snöboll i rullning där jag fick ihop ett antal personer som ställde upp på att intervjuas. Jag ville med hjälp av dessa frågor försöka se ett samband kring helheten. Jag ville dra nytta av bybornas expertis till sin ort. Intervjuerna jag gjorde skulle förhoppningsvis ge mig information om levnadsvanor, varför man har valt landsbygden framför stan och hur man vill att Läckaby ska utformas och innehålla vid en eventuell byggnation av en tågstation. Jag tog del av ett kapitel som berör intervjuer i boken *Forskningsmetodik (1997)* av Magne Holme & Krohn Solvang. Jag ville se till att informanten/informanterna kände sig hörda, samt att inte pracka på informanten/informanterna mina egna uppfattningar. Då skulle risken öka för att intervjun bli tvungen och ospontan (Magne Holme & Krohn Solvang 1997). Detta är en viktig del i utförandet av en detaljplan på en nybyggnation. Att jag gjorde på detta viset beror på att Plan- och bygglagen säger enligt paragraf 11 § ”I arbetet med att ta fram ett program enligt 10 § eller ett förslag till en detaljplan ska kommunen samråda med 1. länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och de kommuner som berörs, 2. de kända sakägarna och de kända bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs, 3. de kända organisationer av hyresgäster som har avtal om förhandlingsordning för en berörd fastighet eller, om någon förhandlingsordning inte gäller, som är anslutna till en riksorganisation inom vars verksamhetsområde en berörd fastighet är belägen, och 4. de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget” (Plan- och bygglag (2010:900) 2017).

Jag arbetade med detta dels på plats i Läckaby där jag utförde mina intervjuer, inventeringar på platsen, beräkningar med mera. Till viss del hade jag även kontakt med bybor samt föreningar i Läckaby via mail där jag tog del av åsikter och önskemål. Jag arbetade sedan med gestaltning i olika datorprogram för att uppnå mitt mål, AutoCAD och SketchUp. Mitt förslag på en nyprojektering av en tågstation inklusive en upprustning av närliggande ytor (torget och ytorna till öster och väster om tågbanan inne i centrala delen av Läckaby) bygger på intervjuerna från byborna samt min kunskap som landskapsingenjör.

Jag har varit tydlig med att det inte finns något som säger att dessa planer någonsin kommer att genomföras, varken ombyggnation eller placering av en tågstation i Läckaby.

## 1.5 Avgränsningar

Jag kommer inte ta upp av vilken anledning som människor **vill eller inte vill bo i stan** utan fokuserar på vad som gör att människor väljer att stanna eller flytta ut på landsbygden.

## 2. Litteraturstudie

### 2.1 Urbaniseringen och förtätningens påverkan på Sveriges och världens städer

Sett till alla tätorter som har över 10 000 invånare så kan konstateras att där bor drygt hälften av Sveriges befolkning idag (SCB 2016). Vi kan därmed också konstatera att nära hälften av Sveriges invånare bor i tätorter med mindre än 10 000 invånare. Men samtidigt som befolkningen har ökat i Sverige så har också antalet människor på landsbygden utarmats. Om man jämför med hur det såg ut i början av 1900-talet. Då bodde en femtedel av Sveriges befolkning i en tätort med mer än 10 000 invånare. Fyra femtedelar bodde sedermera i en ort med mindre än 10 000 invånare och en stor andel av dem på den glesare landsbygden (SCB 2017). Förändringen fram till idag var en naturlig konsekvens av industrialiseringen och urbaniseringsprocessen som skedde under 1900-talet (SCB 2015). Tack vare den många fler fått ett drägligare liv och boendeförhållande. I Läckeby har befolkningen varit ganska oförändrad de senaste 20 åren. 862 personer bodde i Läckeby 1995 och lika många personer bodde där år 2015 (SCB 2015). Naturligt så har människor flyttat ut från samhället och människor har också flyttat in. Samtidigt har Kalmars folkmängd förändrats sedan 1995 från drygt 30 000 till nära 40 000 (Kalmar kommun 2015). Kalmar har ett högre attraktionsvärde än Läckeby helt enkelt. Men möjligen så har vi nu dock kommit till en vändpunkt där städer inte längre hela tiden bör förknippas med välmående.

Allt tätare städer innebär en minskad mängd grönområden som i sin tur enligt forskning påverkar människors psykiska välmående negativt (Rosenow & Yager 2007). Vi ser problematiken med att parker försvinner och grönutrymmen i stort får stryka på foten till förmån för nybyggnationer som bostäder och kontor (Gargiulo, Tulisi, Zucaro, 2016). Vi måste därför börja ta upp problematiken kring detta. Det finns ett ansvar för människor med kunskande inom detta område att förmedla vad som kan påverka oss positivt och negativt i framtiden. Förutom att det bevisligen påverkar människors psykiska välmående negativt med en minskning av grönområden i städer så visar forskning också på att det rekreativa värdet förminskas vid förtätning. I en artikel av Arnberger (2017) så finns ett exempel från Wien i Österrike där förtätningsprocessen hade ökat väldigt under några få års tid och en central park gick från att vara en viktig rekreations-plats till en som artikeln säger "överbefolkad plats", speciellt under lördagar och söndagar. Vidare skriver Arnberger (2017) att förutom att det rekreativa värdet försvinner vid mindre gröna ytor i de urbana miljöerna och att det kan påverka människans psyke negativt så bidrar grönytor i staden med sina träd och buskar med mycket annat. Det minskar till exempel stress, vår tids stora folksjukdom. Lokalt så förbättrar de gröna områdena filtreringen av luften och hjälper på så sätt till att rena mycket av de farliga partiklar som flyger i luften efter förbränning av fossila bränslen (Kabisch & Haase 2014). De svalkar ner lokala värme-öar som bildas i städer. Vid rätt placering av träd i städer så syns också skillnaden på mängden konsumerad energi som går åt, den minskar helt enkelt vilket är bra för miljön. Vidare skriver Kabisch & Haase (2014) att grönområden i staden reducerar oljud och skapar bullerväggar samt ökar koldioxidförvaringen. De har en positiv effekt på regnvattnets infiltration, påverkar vattnet positivt genom rening. Listan kan helt enkelt göras väldigt lång på vilka fördelar dessa gröna områden gör i en stad. Då kan vi med denna fakta också räkna ut vad som skulle hända i en stad om mer och mer av detta byggdes bort. Ganska snart skulle vi förmodligen få



en oattraktiv miljö och i längden så kan vi skapa en framtid där stadsmiljön är ohållbar att leva i en längre tid. Lösningen måste vi hitta på ett annat sätt än med gröna tak och väggar, de kan inte mäta sig i funktion jämfört med riktiga grönutrymmen i staden (Östberg 2017<sup>1</sup>).

Det kan tänkas att en sådan lösning helt enkelt kan vara att försöka fördela människorna runtom i Sverige till landsbygden utanför städerna. Detta genom att väcka och öka intresset för dem som har ett naturligt intresse av landsbygden och dess fördelar, till exempel lugn och natur (mer än att bara se den genom bilfönstret under semestern) att faktiskt välja ett boende utanför staden. Det kan tänkas att ett sätt att göra det på är att attrahera dessa människor med annat typ av boende med hjälp av en god kollektivtrafik som tåg för resenärer. På så sätt kan vi med större utsträckning bevara de så viktiga grönyttorna inne i staden. Detta kan bli början på att vi får se bättre levnadsförhållanden både för de som bor i staden och de som bor utanför staden. Vidare kan det också med fler människor bosatta på landsbygden också komma mer intresse av att utveckla den och vi ser en positiv snöboll som kommer i rullning. Vi ser till att hela Sverige lever, inklusive landsbygden.

## **2.2 Förtätningen och urbaniseringens påverkan på odlingslandskapet**

Ordet förtätning är ett stort begrepp som bland annat kan betyda en tätare innerstad, alltså att en åtgärd görs för att få en högre koncentration av människor på en plats (Engelbrekts 2013). Om vi tar Malmö stad som exempel så påverkar förtätningen inte bara en förminskning av grönområdena inne i staden. Förtätningen och urbaniseringen av städer påverkar även mängden odlingshektar runt staden negativt (Jordbruksverket 2017) till skillnad från om vi lockar människor till att bo inne i redan etablerade småorter på landsbygden. En studie beställd av Länsstyrelsen i Skåne säger att vid utbyggnaden och förtätningen av staden Malmö så byggs en odlingsmark bort som är bland den bästa i Sverige (Länsstyrelsen Skåne 2015). Vidare skriver Länsstyrelsen Skåne ”Den svenska åkermarken klassificerades under 1970-talet i en 10-gradig skala där klass 10 utgjorde den högsta klassen. Klass 8-10 jordar finns enbart i Skåne där de med ca 200 000 ha utgör nästan hälften av åkermarken.” Ser vi närmare på det så ligger Malmö också nästan högst upp i listan på städer som exploaterar odlingsbar mark (i hektar) för nybyggnation (Jordbruksverket 2017). På Länsstyrelsens hemsida kan det också läsas ”De flesta av Skånes kommuner planerar för en hållbar bebyggelsestruktur genom att samla den nytillkommande bebyggelsen till befintliga tätorter och i goda kollektivtrafiklägen.” Det som händer är att lite åkermark utnyttjas varje gång, ungefär med uppfattningen ”tar vi bara detta lilla stycke jordbruksmark så kan det ju inte göra någon skillnad”. Med tiden så blir dessa arealer väldigt stora. Det är ingen central myndighet som ansvarar för att skydda jordbruksmarken mot exploatering, det styrs kommunalt (Länsstyrelsen Skåne 2015). Det är alltså kommunen som ansvarar för hur mycket av jordbruksmarken som bebyggs. Det kan i och med detta antas att många av de val som görs avgörs i huruvida de är ekonomiskt försvarbara just nu eller inte. Kanske kan anledningen till detta tyvärr vara så att det rent ekonomiskt ger större vinst av byggnation framför bevarande av jordbruksmarken.

---

<sup>1</sup> Johan Östberg, forskare och lärare på institutionen för landskapsarkitektur, SLU Alnarp

## 2.3 Urbaniseringens påverkan på landsbygden

Som nämnt ovan under rubriken ”Urbaniseringen av Sverige och världens städer” så ökar folkmängden betydligt snabbare i staden än på landsbygden. Möjligen kan detta i framtiden medföra förutom sämre levnadsvillkor för landsbygdens befolkning också en ökad oförståelse för önskemålen och de åsikter som finns i de mindre tätorterna utanför staden och på landsbygden. I Läckeby har många verksamheter bedrivits och nästan lika många har sedan också fått stänga igen, bland dem finner vi: ett antal mataffärer, en kiosk, en bilverkstad, listfabriken, brandstationen, atletklubben Stjärnan, Läckeby bryggeri, hotellet, tågstationen, postverket, ett café, radio- och tvservice, en klädesaffär med mera (Adolfsson et al. 1988). I början av 2000-talet så lades ”kiosken” också ner i samhället. I och med det så finns där endast en speceriaffär kvar i Läckeby livs. Exempel finns på verksamheter som har dragits igång men troligen på grund av för lite försäljning sedan varit tvungna att lägga ner igen. Detta skedde bland annat med en nystartad blomaffär mitt i byn. Under 2000-talet har även byns bilverkstad lagt ner då ingen tog över efter ägaren. Kanske är det inte så konstigt att invånarna på landsbygden är besvikna över den utveckling som har pågått under så lång tid. Vi ser samma tendenser i de många av Sveriges småorter på landsbygden, kvar finns ofta en affär och en pizzeria, ibland kanske inget av dem.

Det som framförallt skedde under 1960- och 1970-talet var att unga vuxna lämnade landsbygden för tätorten. De som blev kvar var den åldrade generationen och de äldre vuxna med sina yngre barn, det blev helt enkelt en ofördelaktig åldersstruktur när det kommer till fortsatt befolkningstillväxt (Amcoff 2008). Få barn föddes på landsbygden. Amcoff (2008) skriver vidare att Sverige sedan såg en uppgång i utflyttningen till landsbygden under 1980-talet som vägde upp för födelseunderskotten. Sedan under 1990-tal och fram till idag har befolkningsökningen på landsbygden återigen mattats av. Men undersökningar visar att det idag trots allt är många som väljer att bo utanför stadskärnan men bedriver sitt arbete innanför den (Amcoff 2008). Möjligen kan detta förenklas om pendlingsmöjligheterna med hjälp av kollektivtrafik är fördelaktiga både tids- och prismässigt. Det ska heller inte glömmas bort att det är ett mer hållbart sätt att resa på. Om bilarna i större utsträckning får stanna hemma så skulle vi bidra till en bättre miljö.

Amcoff (2008) skriver vidare att landsbygdens boendefördelar jämfört med att bo i stadskärnan som stora boendeytor och kvalitéer som närhet till natur tenderar att attrahera fortfarande breda men förvisso krympande skikt i befolkningen. Men landsbygdens befolkning tycks som nämnt ovan i hög grad bedriva sin verksamhet som arbete, studier med mera i närliggande större tätorter. Landsbygdsboendet förutsätter alltså omfattande pendling (Amcoff 2008). I intervjuer som gjorts under 80- och 90-talet i Läckeby så visar det sig att redan då var önskemålen från byborna en ungdomsgård samt ett café och en scoutlokal. Vidare skrivs ”Annat man saknade var trafik på den nu nedlagda järnvägen” (Adolfsson et al. 1994). I genomförd intervjustudie så framkommer det att samma önskemål även finns idag.

## 2.4 Naturliga sambandet mellan stad och land

I storstäder visar forskning på att bostadspriserna varierar kraftigt beroende på avstånd till en tunnelbanestation (Bertaud & Bertaud 2000). Skulle det innebära att intresset och bostadspriserna

också höjs i de mindre samhällena utanför stan genom en väl fungerande tågbanan dem emellan? En studie som har gjorts i Warszawa visar på att kommunikationen avgör priset på boenden avsevärt beroende på om bostaden ligger nära eller längre ifrån en tunnelbanestation, se figur 1.

Kan vi då också applicera det på alla samhällen som ligger utanför stadsgränsen och ute på landsbygden? Kanske kan vi genom att försöka attrahera människor för att bosätta sig längre ut från staden, ut på landsbygden genom en god kollektivtrafik förhoppningsvis också se minskande klyftor i samhället, bland annat för att bostadspriserna kan utvecklas positivt för flera människor. Möjligen är det ett lönsamt sätt för att bemöta ökningen i befolkning som Sverige har framför sig samt den stora skillnad i bostadspriser som råder på marknaden mellan stad och landsbygd. ”Vår mest grundläggande utgångspunkt är att landsbygderna ska ges samma förutsättningar att utvecklas som andra delar av vårt land och ge de som arbetar, bor och lever i landsbygderna likvärdiga förutsättningar till ett gott liv.” (Landsbygdsutredningen 2017). Regeringen har som ambition att höja levnadsvillkoren för alla i Sverige, inkluderat människor på landsbygden. Det kan då tänkas att vi med en god kollektivtrafik som skapar enkla och snabba förbindelser till och från staden gör livet på landsbygden lite enklare och lite mera intressant för människor som idag tvekar över att bo på landsbygden. Förutom att invånarna längre ut på landsbygden får en enklare förbindelse till stan så får också boende i stan en enklare förbindelse till landsbygden. Möjligen så kan detta också i sin tur medföra ett större intresse för arbete i mindre samhällen. Precis som vi har sett att företagen och industrierna under 1900-talet förflyttades in till städerna så skulle eventuellt en god kommunikation mellan tätort och landsort åter igen få ut vissa företag eller arbetande på landsbygden igen. När en mindre ort utvecklas till att bli en större så ökar behovet av arbete, som till exempel inom vård och skola. Nya arbetstillfällen kan skapas med mera.

Vidare finner vi i dokumentet för Landsbygdsutredningen (2017) ”Hälften av landets export skapas i landsbygderna. Därför måste staten ta ett ansvar för att säkerställa att näringslivet och företagandet i landsbygderna har goda villkor. Den allmänna näringspolitiken behöver i landsbygderna kompletteras med särskilt riktade insatser för att stimulera företagandet. Det handlar om att säkerställa att det finns väl fungerande gods- och persontransporter i hela landet och att de digitala kommunikationsmöjligheterna har samma standard som i övriga delar av Sverige.” Här får vi information från regeringen som är väldigt saklig och som ger oss faktan svart på vitt. Det finns goda underlag för att ta fram en utformning av Läckeby torg med tågstation för resenärer. Gullström (2008) skriver ”Om man bor på tyska eller franska landsbygden kan man ta morgontåget till ett projektmöte i Bryssel, och ändå hinna hem i tid för att hämta barnen på dagis”. Möjligheterna för detta borde finnas även i vårt land. Och det positiva är att en stor utbyggnad av tågbanor i många fall inte behövs. De finns sedan innan strategiskt dragna genom många av våra små samhällen. Det skulle förhoppningsvis också minska klyftorna i Sverige om det vore lika enkelt att ta sig till jobbet inne i stan även om man bor på landsbygden, eller åtminstone något så när enkelt som för stadsbon.

### **3. Intervjustudie**

Med denna information samlad ovan så finns nedan en utförd intervjustudie för ändamålet med denna kandidatuppsats. Att genom att utgå från att en tågstation ska anläggas i Läckeby med



Figur 1.

möjlighet för pendlande till Kalmar ta reda på vad för intressen som finns för hur en sådan plats ska gestaltas. Byn Läckeby har cirka 850 invånare och ligger 1,5 mil norr om Kalmar. Det är beläget i östra Småland ett par kilometer från kusten mot Kalmarsund och Öland. Här var boplatser redan på stenåldern längs ån som sträcker sig ut till Östersjön strax söder om Revsudden. Därav namnet Åby som sitter ihop med Läckeby. Under medeltiden låg här flera små byar och med tiden blev platsen kallad Läckeby, namnet togs efter godset som låg i närheten med samma namn (Liedström & Johansson 1987). En järnväg som gick mellan Kalmar och Berga anlades i slutet av 1800-talet och efter det växte samhället upp och började likna det Läckeby vi ser idag. Fram till mitten av 1900-talet fanns möjlighet för resenärer att åka tåg från Läckeby in till Kalmar, detta lades sedan ner och blev helt och hållet bedrivet av busstrafiken, Kalmar Läns Trafik. Pendlingsavståndet mellan Läckeby och Kalmar är inte mer än 16 kilometer

sett till den järnväg som ligger sedan tidigare (se figur 1). Ett större användande av denna vore eventuellt ett steg i rätt riktning för landsbygden, dess invånare och för miljön. Krösatågen har sedan en mindre tid början trafikera sträckor till Kalmar från bland annat Smedby och Trekanten och kanske kan de även komma att trafikera denna bana i framtiden?

### 3.1 Enkät

En enkät användes för att få svar på vad som gör att människor väljer att bo i Läckeby framför att bo i mera stadsnära miljöer. Detta för att få en inblick i vad som styr vart man bosätter sig. Den användes även i syfte att få fram åsikter angående en ombyggnation av Läckeby torg samt ifall en tågstation skulle anläggas i byn. Enkätens frågor var följande:

Ålder:

Hur länge har du/ni bott i Läckeby?

Var bodde du/ni innan?

Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?

I vilka sammanhang reser du/ni från Läckeby?

Åker du/ni då bil/cykel/buss?

Hur kommer det sig att du/ni använder cykel/bil/buss?

Övriga sysselsättningar, fritidsaktiviteter mm. Om detta bedrivs på annan ort, hur tar du/ni er dit?

Hur kommer det sig att du/ni använder cykel/bil/buss?

Hur ofta reser du/ni från Läckeby?

Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?

Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?

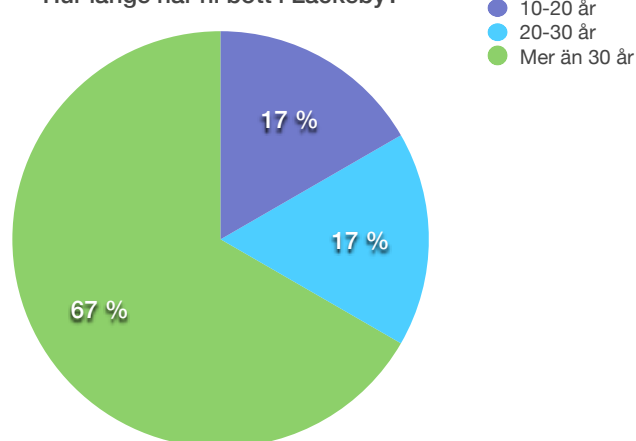
Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckeby torg med tillhörande tågstation?

Jag vill med hjälp av dessa frågor försöka se ett samband kring helheten. Jag vill dra nytta av bybornas expertis till sin ort och fråga vad som kan behövas vid en eventuell ombyggnation av Läckebys centrala delar i form av torget och den yta som ligger till väster om tågbanan. Jag har varit tydlig med att det inte är något som säger att dessa planer någonsin kommer att genomföras, varken ombyggnation eller placering av en tågstation i Läckeby.

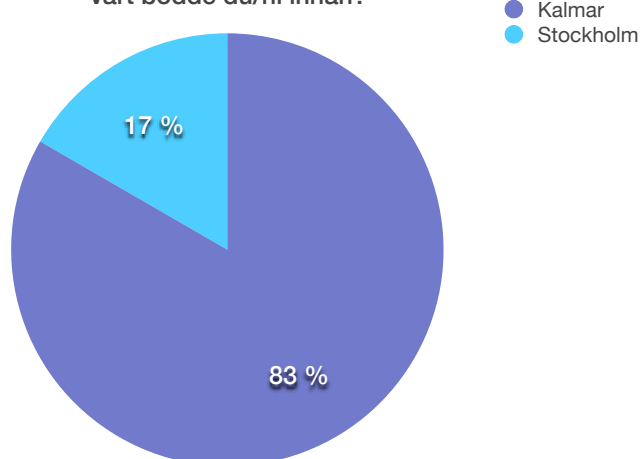
Nedan följer diagram med resultaten efter inhämtning av information genom enkäten:

(diagrammen avser alla frågor utom den sista, den frågan utvecklas i denna dels avslutande kapitel, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)

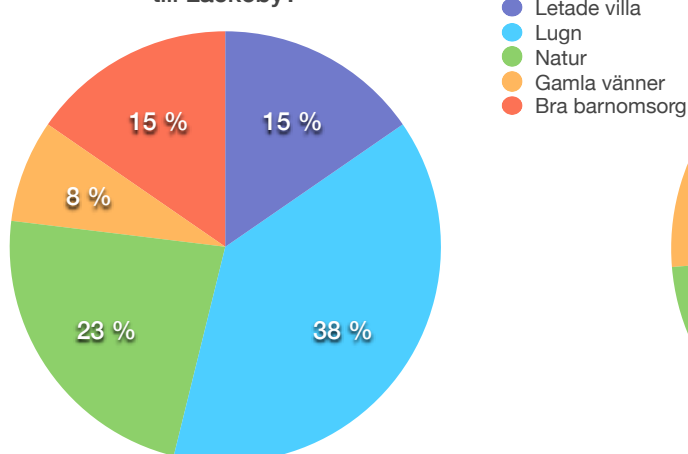
Hur länge har ni bott i Läckeby?



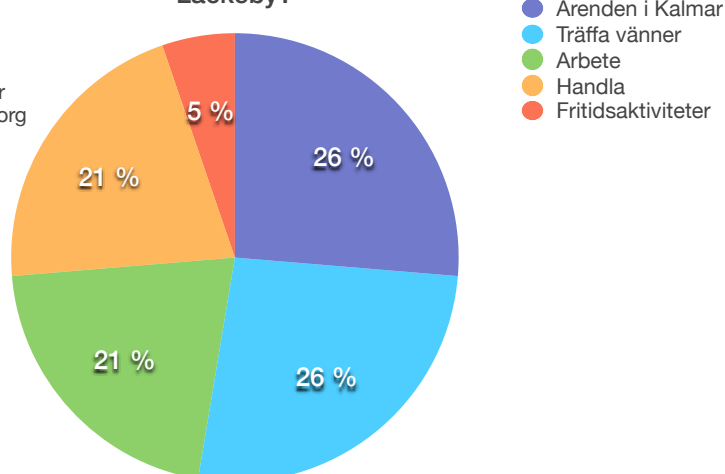
Vart bodde du/ni innan?



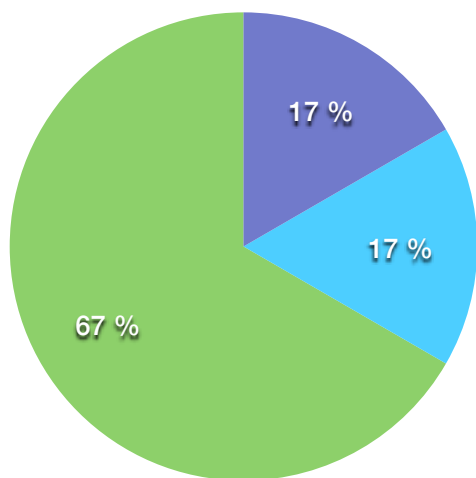
Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?



I vilka sammanhang reser du/ni från Läckeby?

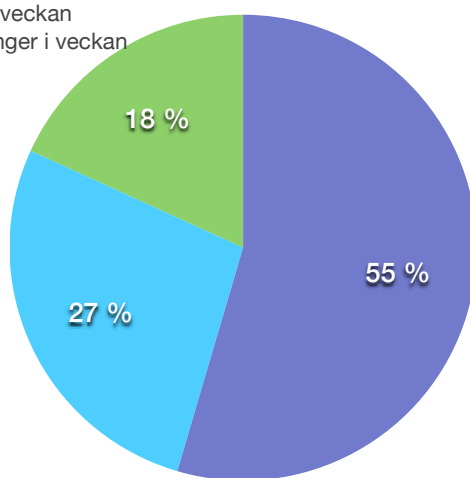


Hur ofta reser du/ni från Läckeby?



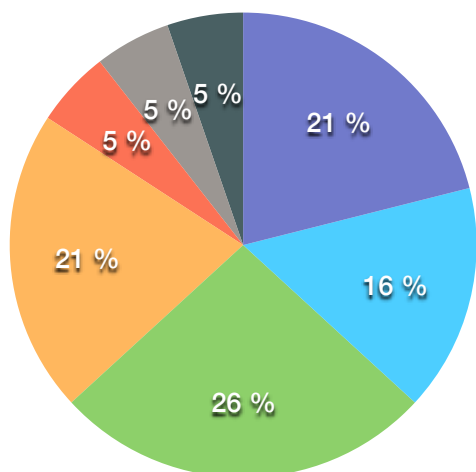
- 0-1 gång i veckan
- 1-5 gånger i veckan
- Mer än 5 gånger i veckan

Åker ni då bil/cykel/buss?



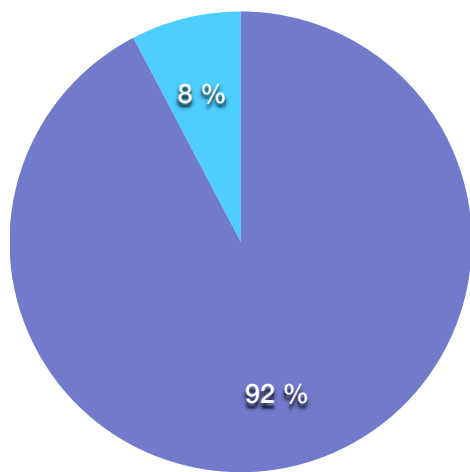
- Bil
- Buss
- Cykel

Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?



- Bra skola/barnomsorg
- Föreningsliv
- Tågstation
- Mataffär
- Fritidsgård
- Gårdsbutiker
- Lugn

Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?



- Ja
- Nej



### 3.2 Östra och västra sidorna om tågbanan



Figur 2. Västra sidan om järnvägen, bild tagen från Allévägen.

Efter en sammanställning av alla intervjuer har jag kommit fram till att ett stort gemensamt intresse finns för en ombyggnation av Läckeby torg med omnejd. Ett förslag som uppkommit i många intervjuer är att anlägga en boulevard på den gamla grusplanen som tillhört den gamla



Figur 3. Västra sidan.



Figur 4. Östra sidan.

tågstationen. Denna yta ligger på västra sidan om tågbanan (se figur 2, 3 & 5). Det togs även upp under ett möte i bygdegården i Läckeby ett önskemål för hundrastgård på denna yta. Den skulle



Figur 5. Västra sidan om järnvägen, bild tagen från Läckbyvägen.

isåfall kunna placeras någonstans i den mittersta delen av ytan. På denna sida önskas också av flera informanter en mindre lekplats med gungställning och någon mindre klätterställning. Viktigt att denna yta också blir inhägnad för barnens säkerhet. För väntande resenärer till bussen och tåget samt föräldrar till barn på lekplatsen önskas att det placeras ut parkbänkar och bord. Vidare önskar många fler träd till plantering (dock av en art som inte riskerar att hänga in över tågbanan med tiden) för att skapa lite mer lummighet för besökare på platsen men samtidigt utan att riskera att det blir för skuggigt, detta också för att göra ytan lite lugnare och mer i skymundan för tågen. Här finns stort intresse för att anlägga något slags gångstråk också, antingen i något material som är mjukt att gå på som bark, eller om det ska vara av mer klassiskt val som en grusgång. Det sista alternativet skulle vara smartast ur ett framkomlighetsperspektiv. Stråket önskas gå lite oplanerat och inte bara som en rak stig. Runt den önskas plantering av buskar som piggar upp under de olika årstiderna. Längs denna väg ska även placeras ut parkbänkar med tillhörande papperskorgar och hundlatriner. Åsikter finns angående parkbänkarna att de ska vara väl passande för platsen med ett material som kombinerar både någon typ av sten eller betong med träsits och ryggparti. Parken i övrigt ska vara ett mellanting mellan förvildat och gräs då det kan tänkas att skötselkostnaderna kommer bli väldigt höga om här anläggs en stor gräsmatta. Bättre med ett växtval som sänker skötselkostnaderna. Detta samt bra belysning över hela ytan så att platsen känns välkomnande alla årstider och tider på dygnet.

På östra sidan av järnvägen (se figur 4 & 6) önskas tågstationen ligga ansluten till tågbanan samt parkeringsmöjligheter för cyklar. En cykelparkering som kan inhysa åtminstone 30 cyklar önskas.



Det kan anses vettigt då en stor del av byborna går till stationen istället för att använda cykeln. Här önskas också en ramp upp till perongen vilket jag ser som en självklarhet då alla människor med olika behov måste tillgodoseas. Här önskas även finnas möjlighet för bilar att parkera. Efter input från bybor har jag också valt att i mitt gestaltungsförslag placera ut en mindre parkering för åtminstone 6 bilar då jag räknar med att en tågstation i Läckeby med största sannolikhet kommer



Figur 6. Östra sidan om järnvägen, bild tagen från Läckebylvägen.

föra med sig att människor ytterligare längre ut på landsbygden överväger att köra sin bil till tågstationen för att sedan använda sig utav den. Efter olika diskussioner kom vi fram till att en bilparkering även borde kunna anläggas bakom affären, där finns idag en stor ganska oanvänd yta. Vidare vill de flesta av informanterna sedan att anläggs någon typ av plantering som är lättskött och kan sköta sig själv stora delar av säsongen, jag tänker mig något i stil med "Pictoral meadows" som är en fröblandning som kastas ut på en yta som sedan växer och ger intryck av en sommaräng, det finns fröblandningar som är perenna och alltså blommar åter flera år i rad. Här önskas också likt andra sidan järnvägen att det planteras ett antal nya träd, då är det viktigt att rätt träd väljs för platsen så de inte riskerar att hänga ut över tågbanan. På samma yta önskas också att det placeras ut parkbänkar för väntande resenärer. Förutom en lättskött friväxande plantering är en gemensam åsikt att här ska anläggas nytt gräs samt en gångled, gärna av natursten.

### 3.3 Läckeby torg

När vi sedan kommer till själva torget i byn som ligger precis i anslutning till de två tidigare delarna så är också önskemålen väldigt lika varandra (se figur 9). En gemensam uppfattning är att platsen absolut måste renoveras upp, trottoarkanter börjar lossna och gå sönder med mera (se figur 7 & 8).

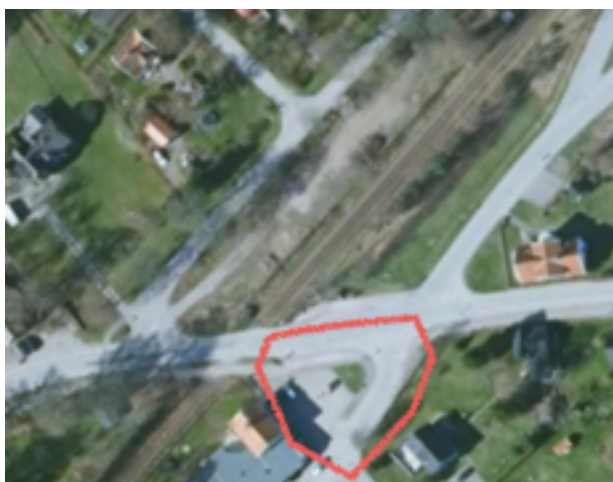


Figur 7. Läckeby torg. Här syns att god potential för möjlighet till att förbättra finns.



Figur 8. Markmaterialet är idag väldigt slitet.

Gärna byta markmaterialet för att bättre stämma in med platsen. Ett par av informanterna har önskat en trevligare markmaterial av naturstenstyp, exempelvis storgatsten. En annan gemensam uppfattning är att fasaden till affären kan fräschas upp samt byta ut de parkbänkar och stolar som står där idag. Papperskorgar önskas också att det placeras ut. En gräsplätt vid parkeringen finns idag där det önskas om möjlighet finns att ett träd av intressant art planteras. Detta måste dock först kontrolleras om det överhuvudtaget är möjligt för eventuella ledningar och annat under mark. Runt detta eventuella träd skulle en mindre men fint staket kunna sättas upp för att rama in trädet och skydda det för påkörningar och så vidare. Säkerhetsaspekter har också tagits upp under intervjuerna och en uppfattning av vad som borde finnas på platsen är ett väl placerat



Figur 9. Geografiskt läge för parkering och Läckeby torg.

övergångsställe över Läckebyvägen som gör det enkelt för resenärer som är bosatta söder om Läckebyvägen att enkelt ta sig till perongen. Det har i övrigt också diskuterats att anlägga någon typ av farthinder för att sänka hastigheten på Läckebyvägen. Det skulle kunna vara en mindre rondell i fyrvägs korsningen alternativt farthinder av något slag. Om en eventuell rondell anlades så tycker många att det vore kul med ett konstverk i rondellen, en rondellhund eller något annat som knyter an till Läckeby och dess kulturarv kanske. Vid avstigning i Läckeby både med buss och tåg så finns det intresse för en informationsskylt om orten, kanske placering geografiskt, information om antal invånare och vad som finns i byn med mera. Samtliga jag talat med säger också att lokaltrafik längs järnvägen hade kunnat göra stor

skillnad i deras vardag. Både för dem själva men inte minst för ortens barn och ungdomar då många utövar fritidsaktiviteter som sportaktiviteter av olika slag och teater inne i Kalmar. Under intervjuerna som gjorts har det framkommit att upplysta miljöer vore bra för Läckebys centrala delar. Mycket forskning visar också på att en väl upplyst plats skapar en väsentligt större trygghetskänsla för besökare jämfört med om den skulle vara mörk och dunkel (Jansson, Fors, Kristensson, Gunnarsson, Lindgren, Wiström, & Norlin 2012).

### 3.4 Stationen

En gemensam uppfattning över vart perongen till tågstationen skulle placeras är precis bakom busshållplatsens placering idag (se figur 10). Önskemål om ramp för rörelsehindrade har diskuterats och det ser jag som en given del av byggnationen. Här önskas också någon form av möjlighet för cyklar att placeras. Tillräckligt många cykelplatser så det inte riskerar att skapa oordning. Perongen i sig tänker sig många bör vara utsmyckad med någon form av sittplatser samt papperskorgar. God belysning vill man också ha på perongen så den upplevs trygg och behaglig. Av säkerhetsskäl så ska perongen utrustas med en inhägnad.





Figur 10. Platsen idag där perongen vid en byggnation skulle placeras.

### 3.5 Analys

Resultaten av intervjustudien är tydliga. Människor på landsbygden skulle oavsett ålder se en förbättrad vardag om det hade erbjudits en god kollektivtrafik in till staden. Om vi då ser till de busslinjer som går idag som ofta kan ses helt tomma många turer under dagen. Skulle detta förändras genom en bra tågförbindelse? Om man ska ta de intervjuade på orden så skulle stor skillnad göras med hjälp av en tågförbindelse. De efterforskningar jag har gjort i min litteraturstudie har jag delvis haft som hjälp för att komma fram till mina enkätfrågor. Litteraturen visade mycket på att förtätningen pågår och att folk ofta väljer staden framför landsbygden, så jag ville av den anledningen ta reda på varför Läckebyborna som inte hade valt staden valt att stanna kvar. Jag strukturerade upp svaren i cirkeldiagram för att få en enkel överblick i hur invånarna i Läckeby tycker om saker och deras vanor på vardag och helger. Jag har använt svaren på mina enkätfrågor för att styrka de aningar jag har haft. Att kollektivtrafiken till exempel inte används i så stor utsträckning bland de som har tillgång till bil för att den helt enkelt inte räcker till önskvärt för deras behov i vardagen. Jag har även använt mig av mina informanternas önskemål till fyllo när jag har gestaltat om ytan. Det var av stor vikt för mig under detta arbete att försöka få in alla människors önskemål i denna gestaltning, detta för att stryka under vikten av att göra människor på landsbygden hörda. Övriga observationer jag har försökt ta i beaktning är de ritningar över



ledningssystemen under mark så att de inte skulle skapa några problem för anläggning av de olika elementen.

#### 4. Gestaltungsfor-slag

Jag har låtit logiken tala när jag har gestaltat fram mitt förslag för ytan och inte tagit med några onödiga detaljer utan på bästa möjliga sätt försökt placera in nödvändiga ting som människor har användning för i vardagen men som de kanske inte tänker på att det är viktigt och förenklande. Vid övriga aspekter av gestaltningen så har jag tagit fasta på de intervjuobjekt jag pratat med, försökt att tillmötesgå deras önskemål samtidigt som jag i egenskap som landskapsingenjör försökt skapa den mest professionella lösningen för ytan. Gestaltningen grundas alltså i intervjuerna.



Figur 11. Västra sidan.

Området har idag på västra sidan av tågbanan en stor avlastningsplats som ägs av Kalmar kommun. Denna yta har inte använts på många år. Den har varit upplag av olika massor vid diverse byggnationer i närheten. Den är totalt cirka 110 meter lång och bredden mellan tågbanan och Allévägen är 17 meter så jag bedömer ytan till cirka 1900 kvm. Denna yta fyller idag ingen funktion och är inte heller särskilt rolig att titta på. Jag utgår från att vid en ombyggnation av denna centrala del av Läckeby så ska även denna yta inkluderas. Här ska planteras en mängd antal träd och buskar. Ett gångstråk ska anläggas längs hela ytan med utplacerade parkbänkar samt

papperskorgar intill, dessa med lämpligt avstånd från varandra. Bedömning om vilken typ av gångväg som ska anläggas måste kontrolleras. Detta beroende på om området blir vattenstående under regniga perioder eller inte. Jag bedömer att terrassen på platsen idag är extremt kompakterad på grund av många år av stora lastfordon och dylikt som har kört och stått på platsen så först ska en luckring genomföras på platsen innan plantering av växtmaterial.. Den nyplanterade vegetationen är sedan också tänkt att fungera som ett bullerplank. Den kommer också bidra till mer nytta som luftrenande och bidragande till den biologiska mångfalden. Fortsatt vid den västra sidan om tågbanan så ska en mindre lekplats anläggas med klätterställning samt gungställning. Vid lekplatsen ska även anläggas ett par extra parkbänkar med bord och papperskorgar. En bouleplan kommer att ritas in i den norra delen av denna yta, denna med en kompakterad grusyta. Bouleplanen kommer vara inhägnad. En yta på denna sidan tågbanan om 5x20 meter ska skapas för en ängsliknande plantering.

Belysning ska finnas utplacerad med väl valda placeringar så att hela ytan; torget och ytorna vid båda sidor om tågbanan lysas upp och känns inbjudande och trygg, till skillnad från hur den upplevs idag.

På östra sidan om tågbanan ska befintlig vegetation tas bort. Nya planteringar ska göras i form av ett antal träd och en större mängd buskar. Detta för att följa de önskemål som många utav byborna har men



Figur 12. Östra sidan.

även för att fortsatt skapa ett insynsskydd för närliggande hus samt även på denna sida skapa en bullervall för oljudet som tåget skapar. På denna sida ska sedan perongen anläggas. På perongen ska finnas möjlighet att stå under tak samt ett antal utplacerade parkbänkar och papperskorgar. Möjlighet att komma upp på perongen ska finnas via trappa samt en ramp med en accepterad lutning för rullstol och rullator. En cykelparkering ska anläggas på platsen med möjlighet för parkering av 30 cyklar. Även på denna sidan ska en plantering på 5x20 meter skapas med plats för en ängsliknande plantering. En gångväg mellan perongen och Läckebyvägen ska anläggas med asfaltering. Detta för att enkelgöra för rullstolar, rullatorer och cyklar med mera. Det blir heller inte lika halt och farligt som natursten i form av storgatsten. Här ska likt västra sidan belysning placeras ut så platsen känns inbjudande och trygg under alla tider på dygnet.

Parkeringsytan utanför affären ska renoveras och asfalteras om. Plantering av ett mindre träd som



Figur 13. Geografiskt läge för parkering och Läckeby torg,

får möjlighet att etablera sina rötter med tid ska planteras på gräsytan som finns vid norra delen av parkeringsplatsen. Platsen ska ramas in med någon typ av staket på vissa ställen för att skapa en rumskänsla. En mindre rondell med en diameter på 2,5 meter ska placeras mitt i korsningen Läckebyvägen, Skyttekullsvägen och Stråkvägen. Den ska smyckas ut med något som passar in och är typiskt och beskrivande för orten. Vad väljs av byborna. Här ska även placeras ut en informationsskylt om Läckeby, i närheten av där anslagstavlan står idag ska information som byns namn, invånarantal, historik med mera finnas.

#### 4.1 Skötsel

De fria ytorna som det finns gott om där det varken är buskage, träd eller blomplantering så ska materialet vara av en sån typ så den inte behöver skötas allt för ofta under året, klippning max 3 gånger per år, detta genomförs när övriga markområden ägda av kommunen klipps under sommarhalvåret. Detta för att spara pengar och helt enkelt möjliggöra för att en byggnation av denna typ blir av. Vid för höga skötselkostnader så blir en byggnation mer ointressant och gräsklippning kostar mycket pengar. Cykelytan ska vara hårdgjord och cykelställena ska vara av en typ som inte placeras på marken utan cyklarna låses fast i en vägghängd anordning. Detta för att underlätta vid höst- och vårstädning av platsen då mycket löv med mera fastnar i cykelställ som står på marken. Sanden runt lekanläggningarna rengörs en gång om året från eventuellt skräp. Boulebanorna efterses av brukarna till platsen. De hårdgjorda ytorna som parkeringsplatserna och perongen skottas vid behov och sandas/saltas likaså. Borstning av dem sker på våren. Häckar klipps vid behov för att de ska bibehålla sina individuella karaktärer och inte växa ihop. Träd beskärs också vid behov, främst för att undvika eventuella grenar över spåret.

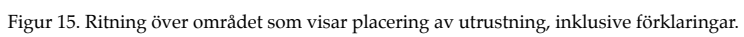
## 4.2 Pictorial meadows



Figur 14. Förslag som påminner om Pictorial meadows, bild fri från upphovsrätt. [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Bloemenpanorama\\_Maurice\\_van\\_Bruggen.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Bloemenpanorama_Maurice_van_Bruggen.jpg)

Det har omnämnts ovan om planteringar med så kallad ängsliknande karaktär (se figur 14). Det jag tänker mig är att anlägga denna ängsliknande karaktär med hjälp av en fröblandning som görs av ett företag som heter Pictorial meadows. Anledningarna till att jag tänker mig detta som plantering är många. För det första så tycker jag den är lämplig rent karaktärsmässigt. Den ängsliknande planteringen säger något om landsbygden i stort och trakterna kring Läckeby. Rent historiskt så tror jag att det kan ge ett positivt intryck. Jag har även vägt in skötsel i mitt val. Det finns fröblandningar med perenna egenskaper. Alltså att de kan växa och blomma under flera säsonger. Den här typen av plantering behöver då minimal skötsel samtidigt som den är väldigt vacker att titta på.

Nedan följer ritning och skisser över hur området kan se ut efter byggnation:







Figur 16. Tågstationen med perrong och tillhörande cykelparkering.



Figur 17. Vy över tåg- och busstation från parkeringen utanför affären.



Figur 18. Vy över både torget och tåg- och busstationen från Skyttekullsvägen.



Figur 19. Vy mot affären från östra sidan om tågbanan





Figur 20. Vy från norra delen av parkområdet på västra sidan om tågbanan.

## 5. Avslutning

### 5.1 Diskussion

Det kan tyckas lite väl enkelt att generalisera över att landsbygden och dess hot om utarmning kan lösas så enkelt som att genom att bygga en tågstation och så är allt bra igen och allt löser sig, att människor gladeligen flyttar ut till det ”sköna landet”. Men jag är övertygad om att det på många sätt kan vända trenden vi ser till och från angående landsbygden om fler människor ges möjlighet att utnyttja den. Dels genom bra kommunikationer rent prismässigt, men även inom bostadsbranschen, dels bristen på bostäder som vi ser idag, att genom en attraktivare landsbygdsmiljö skapa möjligheter att minska den stora bostadsbrist vi ser i Sverige idag. Men vi kan även se till att minska de enorma skillnader som vi ser på priser av hus beroende på om de ligger i stads- eller stadsnära miljö eller längre ut på landsbygden. Detta kan i längden se till så att de stora klyftor vi ser ökar i samhället kan förminskas. Även hus ute på landsbygden ser en ökning prismässigt som kan skapa en drägligare framtid för ägarna. Det ska även tas i beaktning att denna uppsats tar de små samhällena på landsbygden i beaktning och försöker hitta lösningar för att göra dem mer attraktiva. Vi ser förutom det kanske ännu större problem utanför de mindre samhällena på landsbygden. Hur gör vi för att se till att människor fortsatt flyttar ut i orter som Nickebo, Bäckebo, Sporsjö osv? Det kan jag inte uttrycka mig om.

Syftet med detta arbete var att ta reda på vad som gör att människor väljer att bo kvar på landsbygden idag och främst om en förbättrad kollektivtrafik hade skapat bättre förutsättningar för de boende där. Jag har efter utförd litteratur- och intervjustudie kommit fram till att mycket av de resultat vi ser av den förtätningspolitik som vi ser idag inte bara skapar ultimata boendeförhållanden för människor i Sverige. Mängder av forskning pekar på just de viktiga bidragen som gröna miljöer kommer med och som inte kan mätas mot gröna tak eller gröna väggar. I intervjustudien fick jag vidare information om att en utökad kollektivtrafik i mångt och mycket skulle göra stora förändringar och skapa ett lättare liv för många av de boende i Läckeby. Rent ekonomiskt skulle det göra lättnader då det kan minska på antalet bilkörningar till fritidsgårdar och städer. I och med att bilen stannar hemma i större utsträckning så skulle vi skapa en mer hållbar framtid för vår miljö. Dels genom att tåget som sådant är mer miljövänligt som fordon och dels för att kollektivtrafiken (fler människor i samma fordon) troligen är en viktig faktor för att se till att bevara de miljövärden för framtiden som vi värdesätter idag. Jag tror att det behövs fler stopp än bara Kalmar centralstation. Som det står i litteraturstudien och gestaltungsförslaget ovan så är en förutsättning för att en byggnation av något som liknar detta endast möjlig om det ser till att fler människor än Läckebyborna kan ta del av det. Och detta görs självklart genom att anlägga fler stationer. Det är först då som detta också blir ekonomiskt försvarbart samt miljömässigt försvarbart.

#### ”Läckebylinjen”

Ser vi över kommunikationen mellan Läckeby och Kalmar idag så är den idag tidsmässigt bättre än den varit på länge. Bussar går under dagen varje timme och under vissa perioder av dagen ett par gånger i timmen och den tar 30 minuter in till Kalmar central. Men priset för en enkelresa mellan Läckeby och Kalmar ligger på 38 kr (KLT 2018). På grund av att Läckeby ligger en zon utanför Lindsdal (som fortfarande räknas till samma zon som Kalmar) så blir summan extra hög att ta sig mellan Kalmar och Läckeby. Till och med samma summa som att ta sig mellan Lindsdal och Läckeby. En resa på mindre än 10 minuter för 38 kronor. Kan man bara etablera bybornas användande av kollektivtrafiken, i detta fall en tågförbindelse, så tror jag att priset kan bli väldigt mycket mer accepterbart. Priset spelar en avgörande roll om kollektivtrafiken kommer användas i framtiden eller inte. Det kan vidare också diskuteras hur många stopp ett sådant tåg skulle ha på vägen in till Kalmar central, tiden förlängs ju naturligt för varje extra stopp. De stopp som dock tagits upp för intresse är ett i Lindsdal, orten mellan Läckeby och Kalmar där järnvägen idag går förbi Lindsdal och gamla Förlösa, tåget kan då användas av de Läckeby-ungdomar som går på

högstadiet i Lindsdal. Sedan kan tåget också användas av Lindsdalsbor och även de som bor längre ut runt Förlösa, orter som Förlösa kyrkby och Vedby. Nästa stopp skulle sedan vara Hansa city, det nyare shoppingområdet som ligger strax utanför Kalmar stad innehållandes IKEA, City Gross och andra större varuhus som kan förenkla tågresenärernas sätt att handla. Här ligger även Guldfågeln arena dit många från landsbygden vallfärdar med bil de dagar det är allsvensk match. Ett tåg hade kunnat se till att många bilar istället stannade hemma. Innan Kalmar central finns sedan också en nedlagd station i form av Västra station i Kalmar, den ligger bra ansluten till två av Kalmars tre stora gymnasieskolor vilket gör att denna station kan komma väl till hands. Sista stationen blir sedan Kalmar central. Beräknat på sträckan som är 16 km (Eniro 2018) tillsammans med

Krösatågens hastighet som är 140 km/h (Lokstallet 2018) så skulle en transport mellan Läckeby och Kalmar central gå på knappt 7 minuter (ej medräknat acceleration och nedsaktning). Beroende på om sträckan inte har ett enda stopp eller om den har flera stopp så kan det tänkas att denna resa kan ta allt mellan 7 minuter upp till 12-17 minuter något mer eller alla dessa stopp skulle inkluderas. Angående stoppet vid Västra station så skulle det exempelvis kunna begränsas till morgontransport samt eftermiddagstransport hem för gymnasieungdomar.



Figur 21.

Järnvägen finns där redan idag, och på grund av att den byggdes när den byggdes så går den naturligt genom de små orterna utanför Kalmar, en gång i tiden kunde den ju användas för passagerartrafik för de som bodde utanför staden. Istället för att den bara ska användas för godståg och för Kustpilen vars första stationsstopp är många mil norr om Kalmar så vore det klokt att använda tågbanan till något och positivt för landsbygden som för passagerartrafik i form av Krösatågen. Dessutom ligger det i tiden då det är miljösmart om rätt tåg används för ändamålet istället för busstrafik. För att den

ska vara så användbar som möjligt för så många som möjligt så skulle följande fem stopp inkluderas i banan som figuren till höger visar:

1. Läckeby station
  2. Lindsdal/Förlösa station
  3. Hansa city
  4. Kalmar Västra station
  5. Kalmar Centralstation
- (se figur 21)

Dösjebro i Skåne:

En intressant jämförelse med Läckeby utanför Kalmar är Dösjebro som ligger utanför Lund i Skåne. Denna lilla ort på nästan exakt idag lika många invånare som Läckeby. En utveckling av tågbanan för Dösjebro-borna har gjorts och nu finns till exempel direktlinjer till Lund. Det har även gjorts om så den lilla orten har nu också fler avgångar. Detta såg till så att resenärers antal tågresor för den lilla orten Dösjebro ökade med 187 procent på fem år efter utbyggnaden (Malmström, 2006). Skåne har kommit väldigt långt med sina Pågatåg. Förhoppningsvis är det en framtid även för Småland och Kalmar kommun.

Jag är intresserad av landsbygdsutveckling men som landskapsingenjör är mitt egentliga framtida arbete snarare att arbeta med anläggningen av (som i detta fall) Läckeby tågstation och dess omnejd. Forskningen säger att förtätningen kan skada våra framtida stadsmiljöer och det bidrar samtidigt till att landsbygden faller i glömska. Det jag har gjort med detta arbete är att exemplifiera hur detta kan förminskas genom att attrahera en mängd människor till platser som inte förvärrar och påskyndar förtätningen av Sveriges städer. Det jag hade kunnat göra annorlunda vid intervjuerna hade varit att fokusera mer på vad som fick människor att stanna kvar på landsbygden som till exempel Läckeby och använda det till större del i min litteraturstudie. De svar jag fick ut illustrerar dock tydligt vad som attraherar människor till platsen och med hjälp av det tydliggörs en del av vad som kan utvecklas i samhällen som Läckeby i framtiden. Om tid hade funnits så hade jag gärna intervjuat fler personer då det hade gett en mer överskådlig insyn, men den tiden hade jag inte. Dock försökte jag att eliminera risken för att jag skulle få väldigt entydiga svar genom att försöka sprida på de jag intervjuades livssituation. Ålder, barn, barn som bor hemma osv. Jag fick bara tid att intervjua ett fåtal bybor vilket riskerar att inte alla åsikter kommer fram. En ytterligare aspekt angående mina informanter är att jag inte gav ungdomarna själva någon tid att yttra sig angående tågstationen. Detta som sagt på grund av tidsbrist men det tror jag kan vara till stor vikt om denna byggnation skulle skrida till verket på riktigt. Anledningen till att det är av stor vikt är att ungdomarna är de som vet när tågen bäst skulle lämpa sig för avgång för deras skolor, aktiviteter osv. I intervjustudien där jag tog hjälp av en enkät för att få svar på frågor så syns det tydligt att en stor representerad del av de intervjuade ansåg att Läckeby blev ett alternativ för boende på grund av det lugn som upplevs där. Kanske är det ett av svaren på min frågeställning angående vad som skulle göra att människor stannar kvar på landsbygden, att lugnet bibehålls. En mindre stressig miljö än i till exempel Kalmar eller Stockholm. Samtidigt så visar resultaten att en stor andel av byborna (67 %) tar sig ut från Läckeby, i de flesta fall in till Kalmar mer än fem gånger i veckan, i vissa fall upp till 15 gånger i veckan. Diagrammen visar också att mer än hälften av dessa resor görs med bil. Det ger en indikation på att framtidens människor också kommer ha ett behov av ett lugnt boende men ändå någon form av närhet till aktiviteter och arbete inne i en stad. Ett idealiskt boende i framtiden kanske för många människor kommer bli just ute på landsbygden. Detta under förutsättning att just denna möjlighet med att snabbt ta sig till och från stan finns och att den fungerar väl. Hela 92% av informanterna svarade att de var intresserade av att använda tåget till och från stan om ett sådant fanns.

Forskning visar på att det finns ett problem med förtätning och att det inte endast är till godo för framtiden att fler människor får plats på en allt mindre grön yta. Mycket fördelar som många är omedvetna om, även de som är beslutsfattare av denna förtätning av städer vet hur mycket träd och annan grönska bidrar med till godo för människan inne i staden. Tydliga siffror visar också samtidigt att intresset av landsbygden, även den som ligger nära staden i mindre utsträckning lockar människor till boende. Forskning visar dock på att om förutsättning för en goda pendlingsmöjligheter finns på en ort så förändras vår syn på bostäder och vi är beredda på att betala bra mycket mer för att få bo nära dessa pendlingsstationer. Svensk politik har fallit efter på denna punkt då många mindre orter som Läckeby saknar en kollektivtrafik som gör sig rättvis för



människors leverne år 2018. En naturlig utveckling för framtiden får vi hoppas blir en klar uppgång i hur kollektivtrafiken på bredare front börjar användas av människor och på så sätt inbringar mer intresse av att utöka den. Både för intresset av landsbygdens skull men även för att möta de miljöhot som blir våra barns stora bekymmer om vi inte gör drastiska förändringar i vårt leverne. Under intervjuerna som förts i Läckeby så finns det ett gemensamt intresse för att en tågstation skulle göra nytta för bygden. Hela 92 procent av de tillfrågade skulle vara intresserade av att använda kollektivtrafiken mer om en tågförbindelse fanns mellan Läckeby och Kalmar. Samtidigt så visar det sig att hela 67 procent av de tillfrågade reser från Läckeby mer än fem gånger i veckan. I vissa fall upp till hela 15 gånger i veckan. Siffrorna pekar alltså tydligt på att en lönsamhet med stor sannolikhet hade funnits i att bygga denna tågstation i Läckeby. Speciellt i och med att rälsen redan sedan tidigare ligger där. Det ”enda” som behöver göras är att anlägga perongen, likt hur redan tidigare liggande tågräls har använts i Skåne under många år för att bygga ut deras Pågatågsnät. Uttänkt sedan tidigare var också att Läckeby torg med omnejd (som inkluderar placeringen för perongen) skulle gestaltas om så med denna kunskap tillförskaffad ville jag ta reda hur en sådan byggnation av Läckeby centrala område mitt i byn skulle se ut. Jag frågade tillslut efter intervjun med hjälp av medhavda ritningar hur varje enskild person önskade att denna plats skulle utformas. Sedan försökte jag så gott det gick att tillgodose alla människors önskemål efter hur enkelt, vettigt och ekonomiskt de var. Gemensamma åsikter som byns invånare önskade var primärt en generell upprustning av de ytor som sedan länge ”glömts bort”. Nya och smartare material. Jag utformade sedan ytan som så att den fick en boulevardsplan, en hundrastgård, ett promenadstråk med tillhörande utplacerade parkbänkar och papperskorgar. En lekplats för de små tillhörande en klätterställning och en gungställning, även de fick parkbänkar utplacerade till sig. En mängd nya planteringar för träd som ska göra platsen trevligare att vara i, dels rent estetiskt men även för att de skapar skugga och reducerar oljudet från järnvägen. Från många bybor fanns önskemål om att den yta som idag används för torghandel inte skulle projekteras sönder så möjligheterna för detta försvinner för framtiden. Så det som har gjorts är att de nu växande buskar som står på östra sidan om järnvägen tas bort och byts ut mot ett smartare val av buskage som inte breder ut sig på samma vis men fyller den funktion som buskarna på platsen gör idag. Skymmer de boende för tågtrafiken samt reducerar oljudet från den. Här placeras även en cykelparkering och en mindre bilparkering. Ett antal nya träd skall även placeras på denna yta, men likt andra sidan så är det viktigt att det görs med rätt val av träd så de inte riskerar att falla ut över tågbanan och skapa en stor skötselkostnad. Nya bänkar utanför affären och en omfärdplanering av dess parkering. Ny plantering av ett mindre träd på den lilla gräsyta som finns i anslutning till parkeringen. En mindre rondell ska anläggas i fyrvägs korsningen samt uppsättning av en informationsskylt om bygden på lämplig plats. Planteringsmässigt så ska hela ytan bestå av material som inte kräver någon dyr skötsel, ett gräs som inte behöver klippas för ofta till exempel. Vidare när det kommer till plantering så ska ytorna fyllas med så mycket blomster som möjligt för så lite pengar som möjligt. Detta genom att en fröblandning ska sås ut på ett antal uppritade ytor på både östra och västra sidan om tågbanan. De kommer sedermera årligen att blomma och påminna om en blommande äng. Perongen ska ha sittplatser för resenärer och ett bås som skydd för oväder. Utplacerade papperskorgar även här. En trappa upp till perongen ska anläggas samt en ramp för funktionshindrade. I den lokala litteraturen för Läckeby så skriver Adolfsson (et al. 1988) att byborna sedan länge efterlängtat en tågstation. Precis samma åsikter finns idag. Med tanke på att så många ser positivt på en anläggning av en tågstation så skulle det eventuellt med tiden skapa nya arbetsmöjligheter och kanske starta en framtida revolution för landsbygdsföretagande. I intervjuerna utförda under 80-talet utav Adolfsson (et al. 1988) så efterfrågade man bland annat ett café. Idag har kanske de åsikterna gått över till önskemål om en ny lanthandel. Oavsett vad så tror jag risken ökar avsevärt att orten börjar blomstra i och med denna station. Amcoff (2008) skriver att människor idag fortfarande bedriver daglig verksamhet inne i en stad men bor utanför den. Alltså finns intresset för detta sätt att leva. Även det intresset kan inte annat än öka vid förbättrade kommunikationsmöjligheter för landsbygdens befolkning.

Läser vi Landsbygdsutredningen (2017) så är även regeringen tydliga med att levernet på landet inte ska begränsas för att människor där råkar vara mer intresserade av ett liv utanför staden. Livskvalité ska inte avgöras i vart man bor. Det är alltså tydligt att en ambition finns för framtiden att utföra byggnationer likt dessa. Forskningen säger att det finns en problematik kring den minskade mängden parker och grönutrymmen, att de raderas ut från städerna till förmån för bostäder (Gargiulo, Tulisi, Zucaro 2016) och att den minskade mängden grönutrymmen påverkar vårt psykiska välmående negativt (Rosenow & Yager 2007). Självklart finns här ett samband. Det är alltså av negativ utveckling att fler ska få plats i staden. Jag ser det som följande: frågan är inte **om** vi måste satsa hårt på landsbygden i framtiden. Frågan är **när** vi sätter igång.

### 5.3 Slutsatser

Det häftigaste med landsbygdsutveckling är att det är något som ”slår två flugor i en smäll”. Och med detta menas att det förbättrar livet både för stadsbor och för landsbygdsbor. Grönområden är väldigt viktigt för framtidens stadsbor. De hjälper till att avlasta stadens problem såsom mycket hårdgjorda ytor, mer koncentration av giftiga partiklar efter avgaser i luften och så vidare. Och i och med att vi ser en stor förändring i stadsuppbbyggnaden på grund av förtätning. Det gör att mindre och mindre ytor som hålls öppna för grönska. Samtidigt utarmas landsbygden när staden premieras i den utsträckning som den gör idag. Om en smartare fördelning av de pengar som finns till utveckling görs mellan staden och landet så skulle vi med stor sannolikhet på ett relativt snabbt vis hjälpa oss själva och våra barns framtid långt på vägen. Socialt, hälsosamt och i miljöaspekt. I fallstudien Läckeby och dess omgestaltning insåg jag ganska tidigt in i arbetet att viljan att förändra och skapa något nytt inne i byn var stor. Varenda en som jag pratade med hade önskemål om nybyggnation och upprustning av Läckeby torg och yterna kring det. Det fanns mycket gemensamma önskemål om att skapa ytor som kan användas av människorna inne i byn på ett annat sätt än vad de görs idag. En framtid med en mer gemensam vardag skulle vänta för många utav landsbygdsborna om de bara fick chansen att utveckla sin by. Det kombinerat med att skapa ytor som är mer trivsamma att titta på än dagens läge. I samtliga intervjuer och diskussioner var människor också positiva till en förändring inom kollektivtrafiken och den gemensamma uppfattningen var att en tågstation hade skapat en enklare vardag för många utav invånarna i byn.

### 5.4 Referenser

Adolfsson, A. (1988). *Boken om Åby*, VTT-Grafiska Vimmerby

Adolfsson, A. (1994). *Här växte Läckeby fram*, Åby Hembygdsförening

Amcoff, J. (2008). Vad händer med landsbygdens befolkning? I Johansson, B (Red) *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: Formas. sid 71-82

Arbetsgruppen för Landsbygd F län, Länsstyrelsen i Jönköpings län (1987). *Rapport om arbetet med landsbygdsutveckling i Jönköpings län -Jönköpingsmodellen-*. Jönköping: Gestetner kontorsoffset

Arnberger, A. (2017). *Urban Densification and Recreational Quality of Public Urban Green Spaces—A Viennese Case Study*. Tillgänglig: <http://www.mdpi.com/2071-1050/4/4/703/htm> [2018-01-25]

Dzhambov, A., Hartig, T., Markevych, I. & Tilov, B. Dimitrova, D. (2018). *Urban residential greenspace and mental health in youth: Different approaches to testing multiple pathways yield different conclusions*. Tillgänglig:



<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935117312227> [2018-01-27]

Gargiulo, C. Tulisi, A. & Zucaro, F. (2016). *SMALL GREEN AREAS FOR ENERGY SAVING: EFFECTS ON DIFFERENT URBAN SETTLEMENTS*. Tillgänglig: <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/91358/4659-1901-1-PB.pdf?sequence=5&isAllowed=y> [2018-01-23]

Gullström, C. (2008) Nära möten trots långa avstånd I Johansson, B (Red) *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: Formas. sid 167-180

Gunnarsson, B., Knez, I. & Hedblom, M. (2017). *Effects of biodiversity and environment-related attitude on perception of urban green space*. Tillgänglig <https://link.springer.com/article/10.1007/s11252-016-0581-x> [2018-01-23]

Jansson, M., Fors, H., Kristensson, E., Gunnarsson, A., Lindgren, T., Wiström, B., Norlin, M. (2012). *Trygghet i bostadsområdets gröna utemiljöer - en kunskapssammanställning*, SLU Alnarp, Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Jordbruksverket (2013). *Tabell med data över exploatering per län och kommun*. Tillgänglig: <http://www.jordbruksverket.se/download/18.3cf4f99e13bb29d601180002678/1357287611874/Tabell+med+data+%C3%B6ver+exploatering+per+l%C3%A4n+och+kommun.pdf> [2018-02-09]

Jordbruksverket (2017). *Exploatering av jordbruksmark 2011–2015*. Tillgänglig: [http://www2.jordbruksverket.se/download/18.7914403215ba2c445969d81f/1493295697542/ra17\\_5.pdf](http://www2.jordbruksverket.se/download/18.7914403215ba2c445969d81f/1493295697542/ra17_5.pdf) [2018-02-04]

Kabisch, N. & Haase, D. (2014) *Green justice or just green? Provision of urban green spaces in Berlin, Germany*. Tillgänglig: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204613002302> [2018-01-24]

Kalmar kommun (2015). *Siffror om Kalmar*. Tillgänglig: <https://www.kalmar.se/download/18.3d99d73715c38c8a9e128c8/1496213143381/T%C3%A4rtort%20i%20Kalmar%20kommun%202015.pdf> [2018-01-24]

Kalmar kommun (2017). *Prioriterade detaljplaner*. Tillgänglig: <http://gis.kalmar.se/priolista/#> [2018-02-07]

Kalmar Läns Trafik (2018). Tillgänglig: [www.klt.se](http://www.klt.se) [2018-02-17]

Liedström, U & Johansson, A. (1987). *Kulturmiljöprogram för Kalmar kommun - Landsbygden*. Näringslivskontoret och Stadsbyggnadskontoret, Kalmar

Lokstallet (2018). Tillgänglig: <http://www.lokstallet.nu/krosatag> [2018-01-22]

Länsstyrelsen Skåne (2013). *God bebyggd miljö*. Tillgänglig:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/miljo-ochklimat/miljomal/miljomalsuppfoljning/god-bebyggdmiljo/Pages/index.aspx?keyword=god+bebyggd+milj%C3%B6> [2018-01-22]

Länsstyrelsen Skåne (2015). *Jordbruksfastigheter*. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/lantbruk-och-landsbygd/landbruk/jordbruksfastigheter/Pages/index.aspx> [2018-01-25]

Magne Holme, I & Krohn Solvang, B. (1997). *Forskningsmetodik*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur

Malmström, A. (2006) Tågåkandet ökar mest i Eslöv och Dösjebro, *Sydsvenskan*, 9 januari.

Regeringen (2017). *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. (Landsbygdsutredningen) Tillgänglig: [https://www.regeringen.se/4b136a/contentassets/acec663a156a41659021e0e1387e713d/sou-2017\\_1\\_web.pdf](https://www.regeringen.se/4b136a/contentassets/acec663a156a41659021e0e1387e713d/sou-2017_1_web.pdf) [2018-01-18]

Regeringen (2017). *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. SOU 2017:1 <http://www.sou.gov.se/parlamentariska-landsbygdskommitten/> [2018-01-18]

Riksdagen (2017). *Plan- och bygglag (2010:900)*. Tillgänglig: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900) [2018-01-22]

Rosenow, J. & Yager, M. (2007). *Tree City USA*. Tillgänglig: [https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-1-4020-4289-8\\_23.pdf](https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-1-4020-4289-8_23.pdf) [2018-01-23]

SCB, Statistiska Centralbyrån (2015). *SIFFROR OM KALMAR - Tätorter i Kalmar kommun 2015*. Tillgänglig: <https://www.kalmar.se/download/18.3d99d73715c38c8a9e128c8/1496213143381/T%C3%A4torter%20i%20Kalmar%20kommun%202015.pdf> [2018-01-19]

SCB, Statistiska Centralbyrån (2015). *Urbanisering – från land till stad*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/> [2018-01-19]

SCB, Statistiska Centralbyrån (2016). *Tätorter*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Tatorter-arealer-befolkning/12994/13001/Behallare-for-Press/409845/> [2018-01-18]

Trafikförvaltningen (2016). *Resvanor i Stockholms län 2015*. Tillgänglig: <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiken%20v%C3%A4xer%20med%20Stockholm/SU/Resvaneunders%C3%B6kningen/Resvanor-i-stockholms-lan-2015-version-20160817.pdf> [2018-01-24]

Östberg, J. Kursledare för *Trädvård, Höstterminen 2017*. Forskare och lärare på Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

Bildkällor:

Figur 1, 3, 4, 9, 11, 12, 13 & 15 från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)

Figur 14 [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Bloemenpanorama\\_Maurice\\_van\\_Bruggen.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Bloemenpanorama_Maurice_van_Bruggen.jpg) Bild fri från licens och får användas.

Övriga bilder är tagna av mig själv.

## 6. Bilagor

Ett utdrag av enkätfrågor med svar:

### **Ålder:**

63

### **Hur länge har du/ni bott i Läckeby?**

32 år

### **Var bodde du/ni innan?**

Kalmar, Malmen

### **Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?**

Letade efter hus, träffade ett par som ville sälja halva sin tomt som det nappades på. Har uppskattat Läckeby då man passerat och varit i byn genom bekanta och genom Läckeby GoIF.

### **Vad var orsaken till att du/ni bor Läckeby?**

Om de inte kan svara själva, Natur/miljö, ekonomiska skäl, människor, gemenskap, lugn & ro, jobb eller annat? Välj alla alternativ som stämmer in!

Trivs väldigt bra, detta beror till stor del på närhet till naturen. Skaffat vänner i Läckeby samt arbete på skolan i Läckeby. Lugn och ro, lantligare känsla. Komma ifrån stress och stadspuls. Trivs väldigt bra med sitt hem och hus.

### **I vilka sammanhang reser ni från Läckeby?**

Semester, sommarhus, skidsemestrar, hälsa på släkt och vänner i övriga Sverige. Ärenden till Kalmar, handla. Träffa vänner i Kalmar.

### **Åker du då bil/cykel/buss?**

Vid semester används primärt bil men även tåg.

När man tar sig till stan så används primärt bil, sommartid även cykel. Bil används pga handling. Bil används även när man tar sig in till stan men primärt under vintern. Sommartid används cykel ibland in till stan och till närliggande orter som Lindsdal och Rockneby.

### **Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Enkelheten i att använda en bil, särskilt om man ska till IKEA-området. Även övriga delar av Kalmar.

Dock svårt att använda sig av parkeringsautomater som är jobbiga mm.

### **Övriga sysselsättningar, fritidsaktiviteter mm. Om detta bedrivs på annan ort, hur tar ni er dit?**

Yoga i Läckeby, ett symöte ett par gånger om året då samåkning med bil görs.

### **Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Enkelt och ekonomiskt att välja bilen kontra bussen.

### **Hur ofta reser ni från Läckeby?**

Eftersom arbete utförs i Läckeby lämnas Läckeby uppskattat inte mer än 5-8 gånger i månaden. Försöker kombinera olika ärenden när hon ändå tar sig till stan.

### **Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?**

Bra skola om barnomsorg! Helst en bra affär som passar barnfamiljer. Fritidsaktiviteter och föreningsliv. Ett gym finns som används mkt. Läckeby GoIF får gärna expandera och det är viktigt för samhället. Övriga idrottssammanhang som skytte och bordtennis. Kanske något bageri.

En tågstation skulle göra stor skillnad. Det är synd att inte tågen stannar i Läckeby. Det har stannat tåg på 60-70 talet någon gång. Även om man jobbar i Läckeby så kan en tågstation vara väldigt bra för folk som bor i stan. Kanske någon mer gårdsbutik inriktad på kvalitet kan attrahera människor, modernt med ekologiska affärer. Utflykt till Läckeby skulle kunna genomföras tack vare ett tåg. Skulle vara bra att bygga om den stora grusplanen till en lekplats och nya träd som funkar som en bullerplank. På samma yta lekplats medan man tex väntar på tåget.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?**

Ja absolut, om priserna är humana, gärna cykelmöjlighet på tåget. Om cykelmöjlighet fanns så skulle man gärna cykla hem med cykeln ena hållet och tåget in. Med cykel skulle även stora möjligheter finnas för att cykla runt över hela Kalmar och uträtta de ärenden som är intressanta.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckeby torg med tillhörande tågstation?**

Rondell skulle vara smart för att sänka hastigheten på Läckebyvägen som kan bli farlig, den kan smäckas ut med någon rolig rondellhund eller plantering. Perrong på båda sidor, cykelparkering på båda sidor. På västra sidan föreslås en lekplats med gungställning samt klätterställning. Torget utanför affären borde fräschas upp och göras mindre hårdgjord. Nya träd både på östra och västra sidan. På västra finns stora möjligheter för att göra en yta med mindre buller tack vare trädplantering. Staket runt lekplats. Bänkar på båda sidor av perongen. Om yta finns så borde plats göras för lite äldre barn, kanske cykel eller skejtpark. Bro? För dyrt? Ta bort de fula buskar som idag finns på östra sidan av tågrälsen.

**Ålder:**

60

**Kön:**

Man

**Hur länge har du/ni bott i Läckeby?**

32 år

**Var bodde du/ni innan?**

Unionsgatan i Kalmar

**Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?**

Stora orsaken var att frun i familjen väldigt gärna ville bo "så här". Med så här menas i en by eller lite mer lantligt. Har spelat fotboll i Läckeby och hade på så vis en koppling till Läckeby. Lite kontakter här via framförallt fotbollen. Gamla klasskamrater som han hade nära kontakt med bodde här sedan tidigare.

**Vad var orsaken till att du/ni bor Läckeby?**

Stormtrivs pga en behaglig miljö att bo i. Längtar hem till lugnet och byn varje gång man är i stan. Närhet till djur och natur är viktigt. Är ingen stadsmänniska och livet i Läckeby passar bra, varken stan eller långt ut på vischan. Lagom avstånd till civilisation men ändå så är man på landet.

**I vilka sammanhang reser ni från Läckeby?**

Jobb inne i Kalmar.

Utföra ärenden, handla, service.

**Åker du då bil/cykel/buss?**

Buss och cykel. Bil någon enstaka gång.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Buss känns som ett bra miljöalternativ och billigare än bil. Oerhört smidigt eftersom hållplatserna ligger väldigt bra till till jobbet på Funkaboskolan.

Buss väljs framför cykel beroende på väderlek och årstid.

Bil tas oftast om det är något särskilt ärende eller när han går på kör. Då underlättar det att ta bilen.

**Övriga sysselsättningar, fritidsaktiviteter mm. Om detta bedrivs på annan ort, hur tar ni er dit?**

After work, oftast buss. Hälsa på sin gamla mamma.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

After work, buss. För att kunna ta en öl eller två.

När hälsa på sin gamla mamma används bil, detta för att det är väldigt smidigt, oberoende på bil.

Ingen direktbuss till Ängö. Oftast utförs ett ärende under besöket.

**Hur ofta reser ni från Läckaby?**

Nära på varje dag, jobbet på vardagar och någon dag under helgen.

**Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckaby och mindre samhällen i framtiden?**

Priserna måste vara vettiga till tåget och bussen så att folk överväger kollektivtrafik framför bil, folk åker mkt bil. Väldigt plus att bo i en by där det fortfarande finns en affär. Tillgång till service i form av affär. Kollektivtrafiken kommer tvingas att utvecklas tror han. Föreningsliv, Läckaby GoIF behöver sponsras men övriga fritidsintressen som skytte, kyrkans verksamhet, bordtennis.

Väl fungerande skola. Viktigt att inte flytta skola, det kan förstöra intresset för barnfamiljer om de istället måste skjutsa sina barn till Lindsdal.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckaby?**

Absolut. Förmodar att det skulle gå något fortare. Om cykelmöjlighet fanns att ta med cykel på tåget så skulle det vara väldigt bra. Göra ärenden. När det gäller jobb så är inte tåg något att föredra men gärna för övriga ärenden. Miljömässigt ett smart alternativ om tåget blir elektrifierat.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckaby torg med tillhörande tågstation?**

Är idag ett fruktansvärt utseende på Läckabys centrala torg, ser inte kul ut alls. Stora ytor som skulle kunna göras mkt roligare genom trädplantering, buskage, övrig plantering, cykelparkering, perrong för en eventuell tågstation, rondell med utsmyckning, renovering av parkering utanför Läckaby torg med nya material, tex storgatsten, papperskorgar, renovering, göra en roligare lösning för bommar med mera. ”Varför ska det se såhär ut för att det är i en by utanför stan? Det har jag lite svårt att köpa”

**Ålder:**

45

**Hur länge har du/ni bott i Läckaby?**

13 år

**Var bodde du/ni innan?**

I Kalmar, Bremerlyckan

**Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckaby?**

Kontakter, gamla vänner bodde på platsen, höll utbildning med skolan med rundvandring i Läckaby. Blev levande, tyckte det var vackra hus här ute. Trevliga och mysiga människor.

Fortfarande nära stan. Egen identitet med egen fotbollsklubb och skola osv. Folk hälsar på varandra. Natur också viktigt.

**I vilka sammanhang reser ni från Läckaby?**

Jobb inne i Kalmar. Kulturskolan kommer ut till Läckaby, väldigt bra, samma med teater. Kören i kyrkan.

Handla osv inne i stan.

**Åker du då bil/cykel/buss?**

Mest bil men cyklar ibland. Mannen jobbar i Jönköping och veckopendlar. Mannen tar då buss in och tåg till Jönköping. Tonåring som använder buss väldigt mkt. Cykel när årstid erbjuder och väder osv.

**Övriga sysselsättningar, fritidsaktiviteter mm. Om detta bedrivs på annan ort, hur tar ni er dit?**

De flesta fritidsaktiviteter utförs i Läckeby

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Bil används för att det är bekvämt och snabbt och passar för handling. Mycket enklare och tidsmässigt. Bussen är väldigt dyr, kostar lika mkt för barnen att åka till Lindsdal som hela vägen till Lindsdal. Fritidsgård ligger i Lindsdal och bibblan osv, för att hela samhället ska leva borde barnen kunna åka emellan linsdal och Läckeby.

**Hur ofta reser ni från Läckeby?**

Varje dag, oftast med bil.

**Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?**

En kollektivtrafik som är bra och billig. Framförallt för barn och ungdomar. Bra skola och barnomsorg. Affär och pizzeria är väldigt viktigt. Service hämtar ut paket, viktigt att också köpa saker. Litet apotek. Har utlämning för systembolaget?? Affär är nästan en förutsättning. Viktigt att kommun går in och underlättar för affärer. Slingan, idrotts och föreningsliv med valborgsfirande. Fin landsbygd och gårdsbutik. Spruta vatten till isbanan osv.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?**

Absolut, det skulle gå snabbt in. Hansa med Guldfågeln arena och sen in till stan. Framförallt för ungdomarna med träningar och in till bio. Skulle nog även funka att tåget stannade vid i Lindsdal. Lindsdalsbor som tidigare åkte buss är missnöjda med att bussarna inte går förbi, skulle vara bra med tåg vid folkets park. Södra stationen finns för gymnasieungdomar. Även om inte alla åker tåg så höjer det attraktionsvärdet avsevärt.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckeby torg med tillhörande tågstation?**

Kanske rondell, beroende på hur det funkar för bussen. Likt Tysklands små samhällen ha en informationsskylt som handlar om orten Läckeby, ålder, antal människor som bor här, att tågstationen anlades 1897 och att bygden i och med det växte till. Perrong på en sida tror hon räcker för lilla Läckeby, vettigt ur ekonomisk synvinkel! På östra sidan bör allt fult växtmaterial tas bort och plantera in ett par finare solitärer, detta tillsammans med cykelparkering och gångstråk, planteringar osv. Västra sidan har önskats bouleplan av Läckebys äldre, lekplats, parkbänkar, även ett gångstråk och ett gäng nya träd kanske? osv. Utanför affären skulle kommunen kanske kunna bistå med nya bord och bänkar. Förfina entrén till affären och renovera parkeringsplatsen utanför med nya material och utrustning.. Kanske en parkering till eventuella tågresenärer kan göras nedanför affären.

**Ålder:**

42

**Kön:**

Man

**Hur länge har du/ni bott i Läckeby?**

Totalt 23 år i omgångar

**Var bodde du/ni innan?**

Stockholm

**Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?**

Uppväxt i Läckeby, släkt och vänner kom härifrån, visste att det var en bra skola och miljö för deras barn. Bodde själv nära sitt jobb i Stockholm men hans fru hade över 1 timme enkel resa till jobbet. Uppskattar Kalmar och Läckeby mkt mer nu efter att han bott i storstad. Med att flytta hem var det skönt att inte längre vara anonym som i Stockholm.



**I vilka sammanhang reser ni från Läckaby?**

Jobbet, teater, körer för barn, handla.

**Åker du då bil/cykel/buss?**

Bil till jobb och handling.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Bilen är enklast att ta pga tillgänglighet

Bussen tas av barnen till skolan i Lindsdal.

**Övriga sysselsättningar, fritidsaktiviteter mm. Om detta bedrivs på annan ort, hur tar ni er dit?**

Teater osv som tas med buss.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Enkelheten.

**Hur ofta reser ni från Läckaby?**

15 gånger i veckan körs en bil till stan.

**Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckaby och mindre samhällen i framtiden?**

God skola och barnomsorg, att det finns förskoleplatser. Affären måste finnas kvar, läggs den ned så blir det väldigt knepigt att leva. Fotbollsklubben, föreningsliv osv mkt viktigt. Skaffa fram en fritidsgård igen.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckaby?**

För barnen, kanske även för vuxna. Mer frihet, färre skulle säga att man är på landet. Sen skulle det vara lite mer motiverat att ta tåget även om man får gå 10 min en kvart dit man ska väl i. Tiden är avgörande samt enkelheten.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckaby torg med tillhörande tågstation?**

Parkering är väldigt viktigt då folk fortfarande kommer köra bil även om det är nära till stationen. Cykelparkering också. Skulle fler åka tåg så skulle också fler handla i affären.

Lekplats i väster tillsammans med parkbänkar för ungdomar, kanske bouleplan för de äldre, trädplantering och göra platsen mysig. Viktigt med upplyst hela torget så det är inbjudande även när mörkret faller på. Skapa en attraherande miljö på platsen. Bilparkering viktigt precis som cykelparkering. Övergångsställe för att öka säkerheten på platsen. Kanske rondell kan vara bra. Renovering av parkeringen utanför affären.

**Ålder:**

60

**Kön:**

Kvinna

**Hur länge har du/ni bott i Läckaby?**

39 år

**Var bodde du/ni innan?**

Kalmar, Norrliden

**Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckaby?**

Längtrade ut från Norrliden och ut på landet hela tiden, mannens föräldrar hade hus på Revsudden där de kunde hyra under sommaren.. Mannen jobbade på Svensson inne i Läckaby och kände lite folk i byn. Egentligen ville de ut ännu längre ut på landet men det blev bra med Läckaby där det fanns tillgång till buss och affär.

**I vilka sammanhang reser ni från Läckaby?**

Jobbet och ärenden till stan.

**Åker du då bil/cykel/buss?**

Bil alltid, cyklar några gånger på sommaren.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Bussmöjligheter till arbetet är minimala.

**Hur ofta reser ni från Läckeby?**

”5 gånger i veckan i samband med jobb, helst inte på helgen för att man vill vara i Läckeby.”

**Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?**

Ica-affär likt Rockneby, god skola och barnomsorg. Saker som yoga och gym som idag finns i Läckeby med omnejd är väldigt bra.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?**

Ja absolut, om den skulle gå till jobbet i Rockneby. Även om tåget hade gått in till stan så tror hon att det hade använts bra mycket bättre.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckeby torg med tillhörande tågstation?**

Tågstation med cykelparkering. Nya bänkar vid affären. Renovering av ytan utanför affären. Kanske ett träd på grönområdet vid trädet. På västra sidan, lekplats, parkområde, bänkar, boulebana, bullerplank. Ev rondell på Läckebyvägen.

**Ålder:**

62

**Kön:**

Man

**Hur länge har du/ni bott i Läckeby?**

Sedan 1979

**Var bodde du/ni innan?**

Kalmar, Norrliden

**Vad var orsaken till att du/ni flyttade till Läckeby?**

Nummer 1 var att man ville bo i villa, priset var mer fördelaktigt i Läckeby. Jobbade i Läckeby så det lockade också av den anledningen. Sökte tomt i Kalmar som blev betydligt dyrare. Lindsdal skulle inte kunna tänka sig blir mer intensivt. Har lärt sig uppskatta lugnet i Läckeby.

**I vilka sammanhang reser ni från Läckeby?**

Jobbar strax utanför, tar sig längre som till stan cirka en gång i veckan.

**Åker du då bil/cykel/buss?**

Bil naturligtvis.

**Hur kommer det sig att ni använder cykel/bil/buss?**

Enkelheten med bil, tidskrävande och krångligt med buss.

**Hur ofta reser ni från Läckeby?**

I snitt 1 gång i veckan.

**Vad tror ni behövs för att människor ska fortsätta att bo kvar i Läckeby och mindre samhällen i framtiden?**

Skola barnomsorg väldigt viktigt. Lugnet, bibehålla lugnet är viktigt. Kommunikation, kollektivtrafik framförallt om man jobbar i stan. Affär viktigt. Föreningslivets fortsatta levnad som till exempel i form av Läckeby GoIF.

**Skulle ni vara intresserade av att använda tåget om en tågstation skulle byggas i Läckeby?**

Tveksamt, vore en rolig grej, tror inte det är jätteviktigt. Bussen går ändå väldigt bra så, men kanske att tåget skulle fungera. Funkar tiderna så skulle nog många använda det. Tider anpassat till skola och arbete. Skulle eventuellt attrahera.

**Vad tycker ni ska inkluderas till en ombyggnation av Läckeby torg med tillhörande tågstation?**

Gångstråk för promenader väster om tågbanan, fler träd som stänger in boulespelare och gör det lummigt och trevligt. Parkbänkar osv. På östra sidan likadant, parkbänkar, nya träd, låt lite växter vara kvar. Cykelparkering. Parkeringen vid affären skulle kunna hägnas in med träd för att göra ytan mindre ful.